

Підземне будівництво потребує великих заощаджень, тому доцільно використовувати підземний простір під будівництво багатоцільових споруд, що виконують різноманітні функції. Створення багатоцільових комплексів в підземному просторі забезпечує оптимальні умови для відпочинку населення міста та створення привабливого міського середовища.

Використання підземного простору стримує подальше зростання території міста та дозволяє вирішувати архітектурні, містобудівні, транспортні, інженерні і соціальні проблеми, раціонально використовувати міську територію для житлового, громадського та промислового будівництва, створити місця відпочинку мешканців міста і поліпшення санітарно-гігієнічних умов міста, при цьому зберігати архітектурні пам'ятки.

ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ ПРЕОБРАЗОВАНИЯ ПЕШЕХОДНЫХ ПРОСТРАНСТВ

Т. А. ЧЕРНОНОВА, М. С. КОЛОША,

*Харьковский национальный университет городского хозяйства
имени А. Н. Бекетова (г. Харьков, Украина)*

E-mail: chernonosova1962@meta.ua

Городское пространство сегодня представляет собой сложную функционально-пространственную структуру, состоящую из территориальных зон различного функционального назначения, объединенных транспортными, информационными, энергетическими, социальными и другими связями, которые находятся в постоянном развитии и обеспечивают взаимодействие городских территорий. Общественные пространства города являются неотъемлемой его частью и в современных условиях не могут рассматриваться только как отдельные территории (площади, парки и др.), а представляют собой развивающуюся сеть на всем пространстве города. Одной из составляющих общественных пространств являются пешеходные зоны города.

Предпосылки возникновения пешеходных зон разделяются на историко-культурные, социально-экономические, архитектурно-декоративные.

Проблема пешехода и транспорта возникла уже в условиях древнего города. Рост уровня автомобилизации, увеличение интенсивности использования различных видов транспорта сегодня приводит к ухудшению экологической ситуации в крупных городах и мегаполисах, что в свою очередь оказывает негативное влияние на здоровье городского населения. Недостаточно развитые сети городских улиц не могут

обеспечить безопасность движения транспорта и пешеходов. Тесные улицы в центральной части исторически сложившихся городов не соответствуют современным требованиям организации автомобильного движения – выхлопные газы уничтожают памятники истории и культуры.

Историческими прототипами пешеходных улиц с различными функциями стали:

- городские пешеходные рекреационные пространства для отдыха и прогулок (благоустроенные набережные, городские бульвары, сады и скверы и др.);
- городские пространства с торговыми функциями (крытые торговые ряды и галереи, средневековые улицы-мосты с торговыми лавками, торговые пассажи, рыночные и ярмарочные площади).

Сегодня пешеходная улица объединяет эти функции в соответствии с новым более высоким качественным уровнем функционального использования. В современной практике проектирования для обеспечения безопасности и психологической защищенности человека, для создания комфортных условий жизнедеятельности городского населения выделяют два основных направления в формировании бестранспортных пространств:

- проведение полной или частичной реконструкции существующих городских пространств с разделением транспортного и пешеходного движения, с организацией свободных от транспортного движения пространств;
- строительство новых районов, различных комплексов, ансамблей с организацией пешеходных пространств;
- появление новейших экологических видов общественного транспорта (фуникулеры и др.) и приемов «зеленого» строительства в местах пересечений транспортного и пешеходного взаимодействия.

Сегодня специалисты-градостроители, в т.ч. отечественные, предлагают новые инновационные подходы в организации пешеходных пространств в современных городах. Примерами наиболее интересных проектов являются:

- пешеходный коридор с объектами общественного назначения в Берлине, созданные на месте разрушенной «Берлинской стены»;
- фантастичный проект в Нью-Йорке (США) – несколько уровней стеклянных труб для передвижения людей между небоскребами;
- проект «хрустальной улицы» в Москве, которая свяжет пешеходными маршрутами московские достопримечательности;
- проект пешеходной туристической зоны в исторической части Минска, с перемещением транспортного движения под землю;

– в Киеве планируется создать крупнейшую пешеходную зону вдоль Днепра, которая должна станет привлекательным местом для туристов и творческих людей.

Независимо от принятого проектного решения, оформление пешеходной улицы должно отвечать ее предполагаемому использованию и зависит, прежде всего, от существующей градостроительной ситуации, потребностей и величины города.

ПРОБЛЕМЫ ЭКОЛОГИИ УРБАНИЗИРОВАННЫХ ТЕРРИТОРИЙ

Э. А. ШИШКИН, Ю. И. ГАЙКО,

*Харьковский национальный университет городского хозяйства
имени А. Н. Бекетова (г. Харьков, Украина)*

E-mail:ed4shishkin@mail.ru

Центральное место в жизни человека, равно как и в проблеме «глобальной экологии», занимает урбанизированная среда, которая появляется на определенном историческом этапе освоения людьми территории. Урбанизированная территория становится конкретным полем человеческих потребностей.

Поскольку поддержание экологического равновесия – важнейший экологический принцип, то эта задача рассматривается и как главная цель урбанизации. При этом понятие экологического равновесия несколько иное, чем в классической экологии, ибо развитие человеческого общества неизбежно ведет к изменению природной среды, к эволюции всех ее компонентов.

Бурные темпы научно-технического прогресса, возрастающее воздействие индустриализации и урбанизации на биологическую среду обитания человека заставили обратиться к рассмотрению бесконечно-го множества взаимосвязанных процессов и явлений, происходящих в окружающей среде в условиях сильно измененных человеком ландшафтов, городских агломераций, промышленных районов и узлов, санитарно-курортных зон.

Представляя собой динамически развивающуюся сложную систему, городская среда включает ряд подсистем, которые наиболее активно воздействуют на формирование окружающей городской среды: природная (биогенные факторы), техногенная (городская застройка, транспортная и инженерная инфраструктура города) и социальная (общественная организация населения, культурно-бытовое обслуживание, здравоохранение). Эти подсистемы тесно взаимосвязаны и находятся в неразрывном взаимодействии, обусловленном формой обще-